



Câble

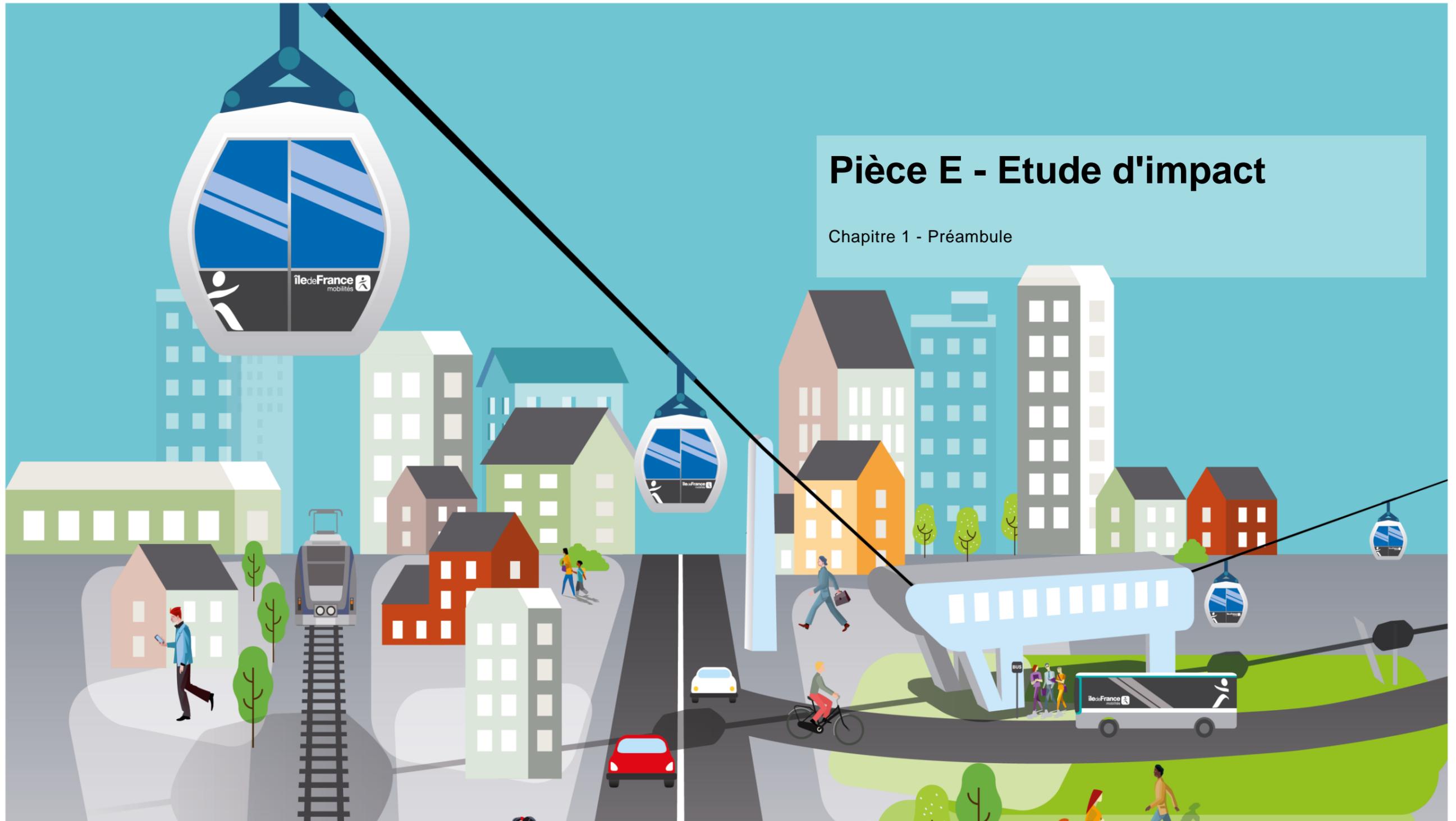
A

NOUVELLE LIGNE - TÉLÉVAL

Créteil • Limeil-Brévannes •
Valenton • Villeneuve-Saint-Georges

Pièce E - Etude d'impact

Chapitre 1 - Préambule



www.cable-a-televall.fr



Sommaire

1-	Préambule	4
1-1	Cadrage réglementaire	4
1-1-1	Projet soumis à l'étude d'impact	4
1-1-2	Pourquoi une étude d'impact ?	4
1-1-3	Textes relatifs à l'étude d'impact	5
1-1-4	Code de l'Environnement au regard du projet	5
1-1-5	Contenu de l'étude d'impact	6
1-2	Maître d'ouvrage	7



E

Chapitre 1 - Préambule

1- PREAMBULE

1-1 Cadrage réglementaire

1-1-1 Projet soumis à l'étude d'impact

Le projet consiste en la création d'une ligne de transport par câble entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges via Limeil-Brévannes et Valenton dénommé Câble A - Téléal.

Le choix d'une liaison par câble répond aux caractéristiques particulières de ce territoire traversé par de nombreuses coupures (faisceaux ferroviaires, infrastructures routières) et au relief marqué, générant des zones enclavées éloignées des réseaux de transports lourds où la desserte bus ne parvient plus à répondre de façon efficace aux besoins de desserte et de rabattement.

Cette liaison par câble constitue un transport collectif à part entière, articulé avec les autres modes et intégré à la tarification francilienne.

La liaison en transport par câble présente une longueur totale de 4,5 km environ et comporte 5 stations.

Il convient de noter que la solution technique privilégiée à ce stade d'avancement des études pourra, du fait du marché global de performance, être susceptible d'évoluer et être optimisée. Ces évolutions de projet seront à la marge et ce afin de tenir compte des procédés industriels de chacun des constructeurs. Elles ne remettront pas en cause les principes généraux du projet tels que présentés au public dans le cadre du présent dossier.

A ce stade d'avancement des études, le système privilégié pour le projet est une télécabine monocâble, avec un câble porteur-tracteur.

Pour assurer le passage des cabines sur le câble, il est prévu d'implanter à ce stade d'avancement des études environ 36 pylônes le long du parcours entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges. Ils seront espacés de 150 mètres environ et feront de 25 à 40 mètres de hauteur.

A ce stade des études, les cabines présenteront une capacité de 10 places assises. La fréquence de passage des cabines sera inférieure à 30 secondes.

Le système est dimensionné pour accueillir :

- à la mise en service : 1600 personnes par heure et par direction,
- à terme : 2000 personnes par heure et par direction

La fréquentation journalière est estimée à 12 000 utilisateurs par jour en 2030.



1-1-2 Pourquoi une étude d'impact ?

L'article L122-1 du Code de l'Environnement précise que « ces projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact ».

« Ces projets sont soumis à étude d'impact en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement ».

Le projet Câble A - Téléal est ainsi soumis étude d'impact en application de l'article R. 122-2 du code de l'Environnement au titre des rubriques 7°, 39° et 47° du tableau annexé.

Elle constituera par ailleurs une pièce du permis de construire auquel le projet pourra être soumis conformément

aux articles L.421-1 du Code de l'Urbanisme et L.111-1 à 3 du Code de la construction et de l'habitation. En effet, la réalisation de certains équipements liés au projet, notamment les stations, pourra être assujettie à la délivrance d'un permis de construire, instruit dans les conditions fixées au Code de l'Urbanisme.

Par ailleurs, conformément à l'article L122-14 du code de l'environnement, lorsque la réalisation d'un projet soumis à évaluation environnementale et subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet implique la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme également soumis à évaluation environnementale en application de l'article L. 122-4, l'évaluation environnementale, lorsqu'elle est requise, de la mise en compatibilité de ce document d'urbanisme et l'étude d'impact du projet peuvent donner lieu à une procédure commune.

L'évaluation environnementale des mises en compatibilité des documents d'urbanisme rendues nécessaire par le projet est ainsi présentée dans la présente étude d'impact

1-1-3 Textes relatifs à l'étude d'impact

- Articles L.122-1 et s. et R122-1 et s. du Code de l'Environnement relatifs à l'évaluation environnementale des projets.
- Article R.122-1 du Code de l'Environnement relatif à l'Autorité environnementale.
- Circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'Autorité environnementale.
- Décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.
- Décret 2012-332 du 7 mars 2012 relatif aux instances de suivi de la mise en œuvre des mesures environnementales concernant les infrastructures linéaires soumises à étude d'impact
- Décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes
- Décret n° 2017-626 du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et modifiant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale de certains projets, plans et programmes.

1-1-4 Code de l'Environnement au regard du projet

Au titre du Code de l'Environnement, les rubriques 7°, 39° et 47° du tableau annexé à l'article R. 122-2 est applicable au projet.

L'extrait du tableau concerné est présenté ci-dessous :

Extrait du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Catégories de projets	Projets soumis à évaluation environnementale	Projets soumis à examen au cas par cas
7. Transports guidés de personnes (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des transports guidés de personnes doivent être étudiés au titre de cette rubrique).	Tramways, métros aériens et souterrains, funiculaires ou lignes analogues.	a) Lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport des personnes, y compris gares.
		b) Gares de tramways, de métros aériens et souterrains, de funiculaires.
39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement y compris ceux donnant lieu à un permis d'aménager, un permis de construire, ou à une procédure de zone d'aménagement concerté	a) Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m2.	a) Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme comprise entre 10 000 et 40 000 m2
	b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m2.	b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme est comprise entre 10 000 et 40 000 m2.
47. Premiers boisements et déboisements en vue de la reconversion de sols.	a) Défrichements portant sur une superficie totale, même fragmentée, égale ou supérieure à 25 hectares.	a) Défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L. 341-3 du code forestier en vue de la reconversion des sols, portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare.
	b) Pour La Réunion et Mayotte, dérogations à l'interdiction générale de défrichement, mentionnée aux articles L. 374-1 et L. 375-4 du code forestier, ayant pour objet des opérations d'urbanisation ou d'implantation industrielle ou d'exploitation de matériaux.	b) Autres déboisements en vue de la reconversion des sols, portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare. En Guyane, ce seuil est porté à : - 20 ha dans les zones classées agricoles par un plan local d'urbanisme ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale ou, en l'absence d'un tel plan local d'urbanisme, dans le schéma d'aménagement régional ; - 5 ha dans les autres zones.

Au titre du Code de l'Urbanisme et de la procédure de Permis de construire, la surface de plancher à prendre en compte dans le cadre du projet a été calculée en considérant que toute surface en changement de destination vaut création de surface :

Tableau des surfaces de planchers supprimées et créés dans le cadre du projet

Surface de plancher créée	+	Surface de plancher accueillant un changement de destination	-	Surface de planchée supprimée	=	Surface de plancher créée en totalité
~ 28 273 m ²		~ 32 400 m ²		0 m ²		~ 60 673 m ²

1-1-5 Contenu de l'étude d'impact

Le contenu de la présente étude d'impact a été construit conformément à l'article R122-5 du code de l'environnement. Elle comprend les parties suivantes:

- un résumé non technique ;
- une description du projet, les informations concernant sa conception et ses dimensions ;
- un état actuel de l'environnement comprenant :
 - la description des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet (cf. article L. 122-1 du code de l'environnement),
 - une synthèse des aspects considérés comme pertinents (scénario de référence) et une description de leur évolution probable en cas de mise en œuvre du projet et en absence de mise en œuvre du projet.
- une présentation des solutions de substitution envisagées et une indication des principales raisons du choix effectué, au regard notamment de la comparaison des incidences sur l'environnement et la santé ;
- une analyse des effets du projet sur l'environnement, une description des mesures pour éviter, réduire et compenser ces effets, la description des moyens pour assurer le suivi de ces mesures et l'estimation des coûts associés;
- une analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus ;
- les points spécifiques requis pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2 ;
- une présentation des méthodes utilisées ;
- une présentation des différents auteurs de l'étude.

1-2 Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage du projet est Ile de France Mobilité :



Syndicat des Transports d'Île-de-France

48-50, rue de la Victoire - 75009 Paris

Il s'agit de l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. A ce titre, il est chargé d'organiser, de coordonner et de financer les transports publics de voyageurs de la région.

Ses principales prérogatives sont les suivantes :

- Création des conditions générales d'exploitation, création des titres de transport et fixation de leurs tarifs ;
- Définition de l'offre de transport et du niveau de qualité des services dans le cadre de contrats signés avec les transporteurs ;
- Coordination de la modernisation du système de transports publics francilien et cofinancement de la modernisation ou de la création d'équipements nécessaires à l'amélioration de la qualité de service ;
- Evaluation et révision du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France.

Il a pour partenaires financeurs des études préliminaires du projet la Région Ile-de-France et le Département du Val-de-Marne. L'Etat contribuera aussi au financement de la suite du projet.

Dossier d'enquête d'utilité publique

Juillet 2018